

അട്രാക്റ്റീവ് ആക്കുന്ന കാര്യങ്ങളോ നിർദ്ദേശങ്ങളോ ഉണ്ടെങ്കിൽ പറയാം. അല്ലാതെ ആർ പിടിച്ചാലും നിൽക്കാത്ത കമ്പനികളെ നിലനിർത്തിത്തരണമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ ആരുടെ കയ്യിലാണ് അലാവുദ്ദീന്റെ അത്തുത വിളക്കുള്ളത്. ആരുടെ കയ്യിലും ഇല്ല. അതുകൊണ്ട് താത്വികമായ സമീപനം വിട്ടിട്ട് സംഘടനകളൊക്കെ പ്രായോഗികമായ സമീപനമെടുക്കാൻ മുന്നോട്ടു വരണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ആ നിലയിൽ യൂണിറ്റ് തലത്തിൽ നടത്തുന്ന ചർച്ചയിൽ നമുക്കെല്ലാവർക്കും പങ്കെടുക്കാം. ചില കമ്പനികളെ നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. ആ വസ്തുതകൾ മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതാണ് നല്ലത്. ഈ സോഷ്യൽ സേഫ്റ്റി നെറ്റ് വർക്ക് പ്രോഗ്രാമിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഈ സോഷ്യൽ സേഫ്റ്റി സ്കീം ഇതുവരെ കേരളം കണ്ടതിൽവെച്ച് തൊഴിലാളികൾക്ക് ഏറ്റവും ആകർഷകമായ ഒരു സ്കീമാണ്. തൊഴിലാളികൾക്ക് നമ്മൾ കുടി കൊടുക്കുന്ന പണംകൊണ്ട് പലതും ചെയ്യാൻ സാധിക്കും. സ്വയംതൊഴിൽ കണ്ടെത്തൽ പരിപാടിയൊക്കെ കണ്ടെത്താൻ പറ്റും. തൊഴിലാളികൾ വഴിയായാധാരമാകുന്നത് തടയുവാൻ വേണ്ടിയാണ് ഈ സ്കീം കൊണ്ടു വന്നിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഓരോ യൂണിറ്റ് തലത്തിലും ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുമായി ചർച്ച ചെയ്തേ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുകയുള്ളൂ എന്നുള്ള എന്റെ നേരത്തെയുള്ള പ്രഖ്യാപിത നയത്തിൽ യാതൊരു മാറ്റവുമില്ല. ആർ എന്തുപറഞ്ഞാലും ശരി ഫൈനൽ തീരുമാനമെടുക്കുന്നത് ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുമായി ചർച്ചചെയ്തു കൊണ്ടായിരിക്കും.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: യൂണിറ്റ് തലത്തിലും സംസ്ഥാന തലത്തിലും ചർച്ചയാകാമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന വയബിളായിട്ടുള്ള പ്രൊപ്പോസലുകളെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാനും പരിഹരിക്കാനും അതുപോലെ ഗവൺമെന്റിന്റെ സാമ്പത്തികവും മറ്റ് ടെക്നോളജിക്കലായിട്ടുള്ള സപ്പോർട്ടോടുകൂടി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിൽ അല്ലെങ്കിൽ തൊഴിലാളികളെതന്നെ ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കുന്ന കാര്യങ്ങളും പരിഗണിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി: പരിഗണിക്കുക മാത്രമല്ല, ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. പി. രാജേന്ദ്രന് ഞാൻ ഇപ്പോൾ വാക്കു തരികയാണ്. സംസ്ഥാന തലത്തിലല്ല ഏത് തലത്തിലായാലും തരക്കേടില്ല. അതിനുവേണ്ടി ഏതെങ്കിലും സമയം എടുത്തു വേണമെങ്കിലും ചർച്ച ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്. മാത്രമല്ല തൊഴിലാളികൾക്ക് വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഫസ്റ്റ് പ്രയോറിറ്റി കൊടുക്കാം. അതിൽ ഗവൺമെന്റിന് യാതൊരുവിധ തടസ്സവുമില്ല. മാത്രമല്ല തൊഴിലാളികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താൻ തയ്യാറാണെങ്കിൽ ഏത് വ്യവസായമാണെങ്കിലും കുറെ ആനുകൂല്യം കൊടുക്കുന്ന കാര്യം ആലോചിക്കാം. അതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കമ്മിറ്റ്മെന്റായിട്ട് പറയുകയാണ്. ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തൊഴിലാളികൾക്ക് വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. പ്രായോഗികമായിരിക്കണം എന്ന ഒറ്റ നിർബന്ധമേ ഗവൺമെന്റിനുള്ളൂ. നമുക്ക് യോജിച്ച് ചർച്ച നടത്താം.

(2) മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിലെ ടോൾ നിരക്ക് പുനഃപരിശോധിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിംകുഞ്ഞ്: സർ, സംസ്ഥാനത്തെ ആദ്യത്തെ ബി.ഒ.ടി. പദ്ധതിയായ മട്ടാഞ്ചേരി പുതിയ പാലത്തിന്റെ കരാറിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള വീഴ്ചയും അതുപോലെ കെടുകാര്യസ്ഥതയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനാണ് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്. ബി. ഒ. ടി.-യെ സംബന്ധിച്ച് നമ്മളാരും എതിരല്ല. അതുപോലെ

ബി.ഒ.ടി. പദ്ധതിയിൽ വന്ന കോമൺ ഇന്ത്യ കരാറിനെ സംബന്ധിച്ചും യാതൊരു പരാതി യുമില്ല. അതേ സമയം അന്ന് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ഉണ്ടാക്കിയ കരാറിൽ യാതൊരുവിധ ഹോം വർക്കും നടന്നിട്ടില്ലായെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ ഈ സഭയിൽ ഒരിക്കൽ അഭിപ്രായപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഹോം വർക്ക് ഇല്ലാതെ, അവധാനത ഇല്ലാതെ ഉണ്ടാക്കിയ ഒരു കരാർ എന്നുള്ള രീതിയിൽ ആ കരാറിൽ പല വീഴ്ചകളും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ആഡിറ്റർ ജനറലിന്റെ ഒരു ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ടിൽതന്നെ ഇതുസംബന്ധിച്ച് കുറെ പരാമർശങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതെല്ലാം പരിഹരിക്കാൻ നമുക്ക് സാധിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇവിടെ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ക്യാബിനറ്റ് സബ്കമ്മിറ്റിയുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: ബി.ഒ.ടി. ഇല്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ജീവിതത്തിൽ ആ പാലം അവിടെ വരുമായിരുന്നോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിംകുഞ്ഞ്: അതിന് ഞങ്ങൾ എതിരല്ല. അതിനെ ഞങ്ങൾ പിന്താങ്ങുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ, ജി.സി.ഡി.എ.യുടെ ചാർജ്ജ് വഹിക്കുന്ന ശ്രീ. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള, നമ്മുടെ നാട്ടുകാരനായ മന്ത്രി പ്രൊഫ. കെ. വി. തോമസ്, ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള എന്നിവർ അടങ്ങുന്ന ഒരു ക്യാബിനറ്റ് സബ്കമ്മിറ്റി ഇതു സംബന്ധിച്ച് ഉണ്ട്. ആ സബ് കമ്മിറ്റി ഇപ്പോൾ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള സംഭവ വികാസങ്ങൾ പഠിക്കുകയും ഇതിനൊരു പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കുവാൻ ശ്രമിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള എല്ലാ പാലങ്ങളിലും ടോൾ നിരക്കിന്റെ കാര്യത്തിൽ മൾട്ടിപ്പിൾ എൻട്രിയാണ്. 24 മണിക്കൂർ സമയത്തേയ്ക്കാണ് ടോൾ നിരക്ക്. പക്ഷേ ഈ പാലത്തിൽ സിംഗിൾ എൻട്രിയാണ്. ഒരിക്കൽ കടന്നുപോയാൽ വീണ്ടും പാലത്തിൽ തിരിച്ചുവരുമ്പോൾ ടോൾ കൊടുക്കേണ്ട അവസ്ഥയുണ്ട്. ഇത് കൊച്ചിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രത്യേകിച്ച് പശ്ചിമ കൊച്ചിയിലെ ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള സംഗതിയാണ്. ആ പാലങ്ങളിലൂടെ ഓടുന്ന ബസ്സുകളെല്ലാം സർവ്വീസ് നിർത്തി വയ്ക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരും ഞങ്ങളും അഭ്യർത്ഥിച്ചതനുസരിച്ച് അവർ അതിൽനിന്ന് പിൻവാങ്ങുകയും അസംബ്ലി കഴിയുമ്പോൾ അക്കാര്യത്തിൽ തീരുമാനമുണ്ടാക്കാമെന്ന് അവർക്ക് ഉറപ്പു കൊടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അത് ഗവൺമെന്റ് കാര്യമായി പരിഗണിക്കണം. അതിനുവേണ്ടി ഒരു ശ്രമം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ലോകത്ത് ഏത് വികസിത രാജ്യങ്ങളിൽ ചെന്നാലും മണിക്കൂറിന് മണിക്കൂറിന് ടോൾ കൊടുക്കണം. കാർ പാർക്ക് ചെയ്യുന്നതിനുപോലും ടോൾ കൊടുക്കണം.

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സർ, മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ കൺട്രാക്ഷൻ എഗ്രിമെന്റ് സംബന്ധിച്ച് പല ഘട്ടങ്ങളിലും ചർച്ചകൾ നടന്നിട്ടുള്ളതാണ്. മൾട്ടിപ്പിൾ പാസ്സ് എന്നതുകൊണ്ട് Two Way Ticket എന്ന് കരാറിൽ വളരെ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മറ്റ് പാലങ്ങളിൽ നിന്ന് ടോൾ പിരിക്കുന്നത് കേരളാ ടോൾ ആക്ടിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായിട്ടാണ്. ബി.ഒ.ടി. വ്യവസ്ഥയനുസരിച്ച് പണിത പാലമായതിനാൽ കരാറിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായിട്ടാണ് കമ്പനി ടോൾ പിരിക്കുന്നത്. ട്രാഫിക് സർവ്വേ

അനുസരിച്ച് പ്രതിദിനം മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിൽക്കൂടി 5284 കാർ, ജീപ്പ്, വാൻ എന്നിവയും 787 മിനിലോറി, ടെമ്പോ എന്നിവയും 784 ലോറി, ട്രക്ക് എന്നിവയും 2310 ബസ്സുകളും 218 കണ്ടയ്നറുകളും കടന്നു പോകുന്നതായി കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇതു സംബന്ധിച്ച് മുമ്പ് ഒരു പ്രശ്നം വന്നതോടുകൂടി അന്ന് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി, ടൂറിസം വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നിവർ അടങ്ങുന്ന മന്ത്രിസഭാ ഉപസമിതി വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്തു. 200 രൂപ ടോൾ ഈടാക്കിയാൽ മതിയെന്ന് നിശ്ചയിച്ചു. തുടർന്നു നടത്തിയ ചർച്ചയ്ക്കുശേഷം പുതിയ മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിൽക്കൂടി കടന്നുപോകുന്ന ബസ് യാത്രക്കാരിൽനിന്ന് 25 പൈസ യൂസർ ഫീ ഇനത്തിൽ ഈടാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. ഇതു പ്രകാരം ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് ജി. ഒ.-യും പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. നോട്ടീഫിക്കേഷൻ വന്നു. അതനുസരിച്ച് ബസ് യാത്രക്കാരിൽ നിന്ന് 25 പൈസ യൂസർ ഫീ ഈടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതു സംബന്ധിച്ച് കൺസ്ട്രക്ഷൻ എഗ്രിമെന്റ് അടക്കം സുപ്രീം കോടതിയിൽ കേസ് പോയി. ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതി ഇതു സംബന്ധിച്ച് നടത്തിയിട്ടുള്ള ഒബ്സർവേഷൻ വളരെ ശക്തമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതി ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് ആയിരുന്ന ജസ്റ്റിസ് ശ്രീകൃഷ്ണ ഇതു സംബന്ധിച്ച് നടത്തിയിട്ടുള്ള ഒബ്സർവേഷൻ ഇപ്രകാരമാണ്. If the new bridge were not to be constructed, 'over a period of time, the old bridge would have collapsed and there would have been no means of communication. It is precisely to prevent such a situation that the new bridge has been constructed. The imposition of user fee for construction of a bridge can never be said to be an unreasonable restriction on the fundamental right of free movement of travel.

മാത്രമല്ല, ഒന്നുകൂടി ശക്തമായി ജസ്റ്റിസ് ശ്രീകൃഷ്ണ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്,

It is not the function of this court to sit in judgement over the wisdom of such policy. We feel that the experiment is being opposed due to its sheer novelty. We should not jump the trigger and shot at down such an exercise. We must concede to the administration not only sufficient play in the joints, but also the freedom to improvise by trial and errors. The exercise must be allowed to function for sufficiently long period so that its potential for advancing public interest may be tested. On the whole, we are not satisfied that the concession agreement, or section 24 of the Ordinance, are not in public interest so as to need interdiction by this court in writ jurisdiction എന്നാണ്. അദ്ദേഹം പറയുന്നത് ഇതിൽ അപാകതകൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന് സമയം കൊടുക്കണം. കാരണം ഇത് ഒരു നോവൽറ്റിയുള്ള പ്രോജക്ട് ആണ്. ഇതിനെ ഒരിക്കലും തടസ്സപ്പെടുത്താൻ പാടില്ലായെന്നാണ്. മാത്രമല്ല, സുപ്രീംകോടതിയിൽ വീണ്ടും കേസ്സിന് പോയപ്പോൾ സുപ്രീംകോടതിയും ഇത് തള്ളിയിരിക്കുകയാണ്. ഹൈക്കോടതിയും സുപ്രീംകോടതിയും തള്ളി. സി. ആന്റ് എ. ജി. റിപ്പോർട്ടിൽ ആദ്യം ഇതു സംബന്ധിച്ച് സംശയം പ്രകടിപ്പിച്ചുവെങ്കിലും അവരുടെ ഫൈനൽ റിപ്പോർട്ടിൽ അവർക്ക് ബോധ്യപ്പെടുകയും ഈ പ്രോജക്ട് നിലനിൽക്കണമെന്നുള്ളതിന്റെ പേരിൽ സി. ആന്റ് എ. ജി.-യുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്നുപോലും ഈ പരാമർശം ഒഴിവാക്കിയിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സത്യത്തിൽ ബി.ഒ.ടി. പ്രോജക്ടുകൾ അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ വന്നില്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വികസനം ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇതുമായി സഹകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിംകുഞ്ഞ്: സർ, ഈ മന്ത്രിസഭയിലെ പല അംഗങ്ങളും ഇക്കാര്യത്തിൽ പല പ്രസ്താവനകളിലൂടെയും ജനങ്ങൾക്ക് പ്രതീക്ഷ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ക്യാബിനറ്റ് സബ് കമ്മിറ്റി കൂടി ഈ എഗ്രിമെന്റ് ഒന്ന് റീ-കാസ്റ്റ് ചെയ്യാനും ടോൾ നിരക്ക് കുറയ്ക്കാനും ജനങ്ങളുടെ ഭാരം കുറയ്ക്കാനും ശ്രമം നടത്തുമോ?

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അതിനുള്ള മറുപടി പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. എ.എൽ.എ. എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കാൻ ബാധ്യതയുണ്ട്. സർക്കാരിന്റെ കാര്യങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാൻ സർക്കാരിനും ബാധ്യതയുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഈ കാര്യം മുഖ്യമന്ത്രിയോട് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

III. സബ്മിഷൻ

(1) വാമനപുരം-ചിറ്റാർ റോഡിലെ മൈലമുക്ക് പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം

ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി: സർ, പാലോട് വാമനപുരം റോഡിൽ ചിറ്റാറിന് കുറുകെ മൈലമുട്ടിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന പാലത്തിന്റെ പണി കഴിഞ്ഞ ഏതാനും മാസമായി പൂർണ്ണമായ സ്തംഭനാവസ്ഥയിലാണ്. 1940-ൽ കല്ലറ-പാങ്ങോട് പ്രക്ഷോഭം അടിച്ചമർത്താൻ സർ സി.പി. ഉണ്ടാക്കിയ തടിപ്പാലം പൊളിച്ചാണ് സ്ഥിരം കോൺക്രീറ്റ് പാലത്തിന് 2000 ഒക്ടോബറിൽ പണി ആരംഭിച്ചത്. നിർഭാഗ്യവശാൽ ആ പണി വളരെ സ്ലോ ആയിരുന്നു. ചെറിയ പാലമാണ്, രണ്ട് സ്പാൻ മാത്രമേയുള്ളൂ. കഴിഞ്ഞ ഒക്ടോബർ മാസത്തിൽ വളരെ പ്രതികൂലമായ പേമാരി ഉണ്ടാകുകയും നദി ഗതി മാറി ഒഴുകുകയും ചെയ്യുകയാണ്. ഇപ്പോൾ പാലം ഒരിടത്തും നദി മറ്റൊരിടത്തുമാണ്. എൽ.ബി.എസ്. അതിന്റെ സ്റ്റഡി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇക്ബാൽ കോളേജ്, മാനാനിയ കോളേജ് എന്നീ വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്ഥലത്തെ ആ റോഡ് വളരെ ഗതാഗത തിരക്കുള്ള റോഡാണ്. ആ പാലം പൂർത്തിയാക്കാൻ അടിയന്തിരമായി നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

മരമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): വാമനപുരം നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ചിറ്റാറിന് കുറുകെയുള്ള മൈലമുക്ക് പാലം നിർമ്മാണത്തിന് 89 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഭരണാനുമതിയും അതുപോലെ 69 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് സാങ്കേതികാനുമതിയും നൽകി. പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണച്ചുമതല പാലനാട്ടിൽ കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനിയാണ് ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്നത്. 18-9-2000-ലെ എഗ്രിമെന്റ് വ്യവസ്ഥപ്രകാരം ഒരു വർഷം കൊണ്ട് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കണമെന്നായിരുന്നു. പിന്നീട് കാലാവധി 2003 വരെ ദീർഘിപ്പിച്ച് നൽകുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ഭാഗികമായിട്ട് മാത്രമേ പണി നടന്നിട്ടുള്ളൂ. പണി സമയ ബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കാൻ ഈ കരാറുകാരനെക്കൊണ്ട് സാധിക്കില്ല എന്ന് ബോധ്യം വന്നതിനാൽ കോൺട്രാക്ട് അവസാനിപ്പിച്ചു മറ്റൊരാളെക്കൊണ്ട് ചെയ്യിക്കുവാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

(2) സർക്കാർ ഓഫീസുകളിലെ സീലുകളുടെ കാലപ്പഴക്കം

ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി: സർ, കേരളത്തിലെ വിവിധ സർക്കാർ ഓഫീസുകളിൽ നിലവിൽ ഉപയോഗത്തിലിരിക്കുന്ന ഓഫീസ് സീലുകൾ കാലപ്പഴക്കംമൂലം ഒട്ടുംതന്നെ തെളിയാതിരിക്കുകയാണ്. ഇതുമൂലം ഓഫീസിൽ നിന്നും പൊതുജനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന സുപ്രധാനമായ സർട്ടിഫിക്കറ്റുകൾ, അത് സ്വീകരിക്കുന്ന അധികാരികൾ സംശയത്തിന്റെ